

Il Piano comunale dei trasporti, approvato dal Consiglio comunale il 18 marzo 1997, è il primo strumento cittadino di pianificazione dei trasporti. In primo luogo, conferma gli indirizzi di pianificazione urbanistica e della mobilità dell'Amministrazione, che propongono la riduzione del trasporto privato in favore di quello pubblico, mediante azioni volte al decentramento di grandi funzioni dal centro cittadino e al potenziamento di un sistema reticolare del trasporto pubblico e privato.

L'obiettivo di base è rendere accessibili le numerose e varie funzioni della città, alleggerendo le strade dal traffico automobilistico. L'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, dunque, sono stati pianificati in modo integrato; è, infatti, il Piano comunale dei trasporti che, verificandone la validità, determina le priorità delle infrastrutture indicate nelle varianti urbanistiche.

Con questo piano si offre anche un contributo al recupero della qualità urbana - requisito essenziale per ogni ipotesi di sviluppo economico e sociale - di cui è condizione fondamentale l'accessibilità ai diversi luoghi e alle svariate attività urbane: il trasporto, oltre che mobilità, può produrre accessibilità, la città, infatti, non si qualifica se considerata una macchina per circolare. Obiettivo di fondo del piano è, perciò, la costruzione di un **sistema a rete interconnesso e intermodale**, dove, attraverso diversi modi di spostamento, si può migliorare l'accessibilità e rendere l'uso dell'automobile solo un'opzione. In questo quadro, gli interventi sull'offerta di nuove infrastrutture sono integrati con le politiche di gestione della mobilità.

L'elemento più rilevante del nuovo sistema è certamente il potenziamento della rete su ferro, con interventi rivolti al **sistema dei nodi d'interscambio ferroviario e modale**. Si prevede la realizzazione di nuove stazioni, delle connessioni fra linee esistenti, di nuove linee su ferro ad alta connettività di rete, di parcheggi di interscambio. Ne deriva che agli attuali cinque nodi d'interscambio (Garibaldi, Montesanto, Amedeo, Vanvitelli e Campi Flegrei) se ne possano aggiungere altri sette entro il 2001, per ottenere, in 10-15 anni, ben **dieciotto nodi**. A questo sistema si connettono la viabilità principale e sedici parcheggi, ottenendo così altrettanti nodi d'interscambio modale fra il trasporto privato e quello su ferro.

Nelle zone nord orientale si ramificheranno quattro linee di tram con fulcro a Piazza Garibaldi verso S.Giovanni, Ponticelli, Poggioreale, Secondigliano, piazza Municipio. Le colline si arricchiranno di altre due funicolari.

Nel complesso, la città sarà servita da **otto linee di ferrovia metropolitana**, per 86 km e novantasei stazioni interne alla città di cui cinquantuno nuove, da **quattro linee tranviarie** per 25 km, **sei funiculari**, oltre, infine, a dieci linee di ferrovia regionale.



Rete primaria autostradale

Rete primaria ordinaria

Linee su ferro nazionali

Funicolari

Linee tramviarie

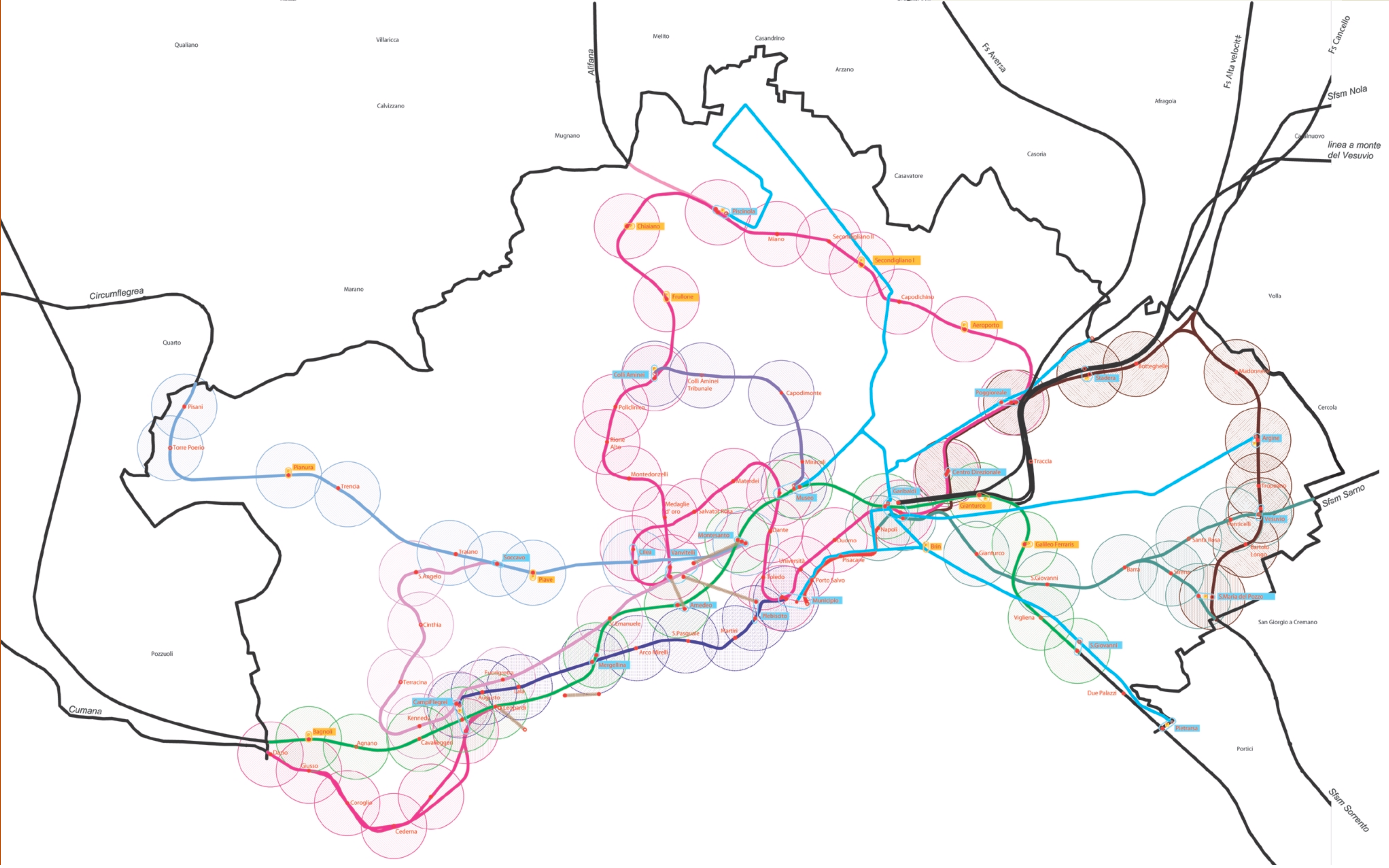
Stazioni

Nodi d interscambio ferroviario

Nodi d interscambio modale

Parcheeggi d interscambio di sistema

Linee metropolitane



Sistema di trasporto su ferro suddiviso per linee
Scenario definitivo al 2011

